AAPA: Los Primeros Ochenta y Cinco Años

1912-1920|1920-1940|1940-1975|1975-1985|1985-Presente

Los orígenes de AAPA pueden ser trazados al otoño de 1912, cuando se cursó invitación a todos los funcionarios de puertos públicos del país para asistir a una conferencia de autoridades portuarias en Nueva York el siguiente diciembre. El propósito, según la carta, sería "para intercambiar ideas relativas a la organización de los puertos, para fomentar el intercambio de información sobre métodos uniformes de administración y posiblemente facilitar algo de organización permanente entre las principales autoridades portuarias".

La inspiración para la reunión surgió de Calvin Tompkins, Comisionado de Muelles de Nueva York. [Fundada en 1870 como el Departamento de Muelles, la agencia de Tompkins luego se convirtió en el Departamento de Puertos, Comercio Internacional y Comercio. Con la reorganización de las agencias de desarrollo internacional y servicios de negocios de la Ciudad de Nueva York en 1991, las funciones del Departamento de Puertos, Comercio Internacional y Comercio fueron trasladadas a la recién creada Corporación de Desarrollo Económico de la Ciudad de Nueva York (EDC). La EDC es una corporación de desarrollo local, incorporada en el Estado de Nueva York exclusivamente bajo contrato con la Ciudad para realizar varias funciones de desarrollo económico, que incluyen la gestión de las instalaciones de ferrocarril de carga y comercio portuario propiedad de la Ciudad. La agencia es miembro Corporativo de AAPA.] El Sr. Tompkins fue uno de los co-signatarios de la carta de invitación junto con George W. Norris, Director del Departamento de Muelles y Ferries, y Hugh Bancroft, Presidente de la Junta de Directores del Puerto de Boston.

La reunión, auspiciada por Calvin Tompkins, se realizó el 10 de diciembre en las salas de la Cámara de Comercio del Estado de Nueva York.

Estuvieron presente representantes de Mobile, Los Ángeles, San Francisco, Jacksonville, Baltimore, Cleveland, Philadelphia, Providence, Norfolk, Nueva Jersey y, por supuesto, la Ciudad de Nueva York. También representadas estuvieron varias asociaciones y grupos de interesados del área de la Ciudad de Nueva Uork, así como varias agencias federales. Entre estas últimas, estaba la Comisión del Canal Ístmico, recordatorio de que el Canal de Panamá estaba bajo construcción en aquella época.

Luego de las palabras de bienvenida por parte del Alcalde de Nueva York William J. Gaynor, quien se preguntaba en voz alta cómo rivales tan acérrimos podían acordar reunirse y trabajar en cooperación, los delegados congregados se sentaron a trabajar.

Se redactó y ratificó una constitución para lo que llegaría a conocerse como la Asociación Nacional de Autoridades Portuarias. Se establecieron dos clases de membresía. La primera estaba reservada a administradores de puertos públicos y representantes de la Comisión Interestatal de Comercio, la Comisión del Canal Ístmico y los Departamentos del Tesoro, de Guerra, de la Marina y de Comercio y Trabajo de los Estados Unidos. Otros con intereses relacionados con puertos fueron clasificados como "miembros asociados". Las anualidades fueron fijadas en $50 por cada miembro Clase Uno y $25 por cada miembro Asociado. Se establecieron procedimientos para la selección de oficiales, la convocatoria a reuniones y la conducción de otros negocios de la nueva asociación.

Una lista de oficiales fue electa, con el Sr. Tompkins como presidente y el Col. George W. Goethels, ingeniero del Ejército a cargo de la construcción del Canal Ístmico, como primer vicepresidente. Los otros seleccionados incluyeron cuatro vicepresidentes adicionales, un secretario, un tesorero y una junta directiva.

La reunión concluyó al día siguiente, luego de lo cual los delegados partieron en tren para realizar giras sucesivas de un día cada una a los puertos de Boston, Philadelphia, Baltimore y Norfolk.

Para finales de mes, 11 puertos habían pagado sus anualidades y estaban inscritos como miembros. Estos 11 fueron: Baltimore, Philadelphia, Norfolk, Mobile, Rhode Island, Boston, Los Ángeles, Nueva Orleans, Ciudad de Nueva York, San Francisco y la Junta de Comercio y Navegación del Estado de Nueva Jersey. Todos ellos o sus descendientes administrativos continúan siendo miembros activos de AAPA.

Cuando se formó AAPA, la administración de puertos públicos estaba en su infancia. Aunque existían agencias portuarias públicas en varios estados y ciudades puerto, pocos, si alguno, realmente eran propietarios u operadores de los terminales marinos. En general, los puertos comerciales eran dominados por poderosas corporaciones ferroviarias, que eran propietarias de los terminales y controlaban el acceso a las áreas del puerto.

Durante el período en que se formó AAPA – en la llamada Era Progresista de la política estadounidense -- surgieron fuertes protestas contra el monopolio ferroviario, que cristalizaron en forma de movimientos de "puerto libre" en todo el país. Estos sentimientos subyacen la decisión de convocar a una reunión en Nueva York, donde fueron articulados de manera particularmente contundente por Calvin Tompkins, quien declaró que los puertos eran demasiado importantes para dejarlos en manos del desencadenado antojo de poderosas corporaciones. Indicó que los terminales de puertos marítimos más bien debían ser construidos con fondos públicos y operados bajo control público para asegurar igual acceso a todos los transportistas y embarcadores. El público, no la desenfrenada empresa privada, era quien debía llevar las de ganar.

En su esfuerzo por alcanzar estas metas, se reconoció que las agencias de puertos públicas debían ser gestionadas de manera eficiente por profesionales competentes, bien capacitados y de moral irreprochable. Dada la necesidad, era esencial que las autoridades portuarias trabajaran para impulsar las ciencias de la administración de apoyo, desarrollar el profesionalismo entre sus miembros y, en general, trabajar juntos para el bien común.

Así, fue Calvin Tompkins, con su inspiración y liderazgo, quien creó la asociación y le dio su propósito. Años más adelante, mucho después del fallecimiento del Sr. Tompkins en 1920, el historiador oficial de AAPA, J. Spencer Smith, escribió:

"Si hemos logrado algo con respecto a una mejor gestión portuaria... entonces nuestro primer reconocimiento debe ir dirigido a Calvin Tompkins, quien reconcilió nuestros prejuicios y señaló el camino para que nos ayudemos mutuamente".

En Nueva York se había construido un sólido cimiento. Un año después, se realizó la convención en Nueva Orleans. A la segunda reunión de la Asociación asistieron 50 representantes miembro así como delegaciones observadoras de los puertos de Beaumont, Galveston, Oakland, Orange, Pensacola, Port Arthur, Seattle, y, muy importantemente, la Comisión Portuaria de Montreal.

La convención de 1914, en Baltimore, que coincidió con la conmemoración del centenario del “Star Spangled Banner” (himno nacional de los Estados Unidos), se realizó pocos meses después de la apertura del Canal de Panamá y, de manera más amenazadora, del comienzo de la Primera Guerra Mundial. Para la Asociación, también fue un lugar importante. Aquí fue donde se decidió ampliar la elegibilidad de membresía a puertos de todo el Hemisferio Occidental y, por consiguiente, se cambió su nombre a "Asociación Americana de Autoridades Portuarias". En el término un año, la AAPA había recibido a sus primeros miembros portuarios canadienses-- Montreal, Hamilton y Toronto. En su primera convención en Canadá, realizada en Montreal en 1916, AAPA también eligió a su primer presidente canadiense -- W.G. Ross de Montreal.

Los primeros puertos miembro latinoamericanos de la Asociación (Pará, Brasil y Arica, Chile) se unieron en 1921 y su primer miembro caribeño (Ciudad Trujillo, República Dominicana) ingresó en 1949.

Aunque la Primera Guerra Mundial ensombreció esta era, AAPA se interesó en otra serie de temas, no solo asuntos de paz y neutralidad, sino también cosas como puerto libre, estandarización de la administración portuaria, la necesidad de contar con estadísticas portuarias exactas, contaminación del agua, prevención de incendios y, ante todo, las prácticas de los ferrocarriles con respecto a tarifas y servicios. Luego de que Estados Unidos entrara a la Guerra, surgió un problema particularmente contencioso en los principales puertos de embarque, lo cual llevó a criticar con dureza la forma en que el gobierno federal manejaba los movimientos de tráfico en tiempos de guerra.

La convención de 1918 en Boston, precedida por la firma del Armisticio casi dos meses antes, sobresalió en varios sentidos. Primero fue el hecho de que las palabras de bienvenida fueron dadas por nada más y nada menos que Calvin Coolidge, entonces Vicegobernador de Massachusetts y futuro presidente de los Estados Unidos. Más aún, fue en Boston que la Asociación estableció sus primeros comités permanentes, que fueron los comités de Glosario, Instalaciones de Manejo e Instalaciones Portuarias Generales; y sobre políticas de Pilotaje, Puertos Locales y Estibadores. Durante la convención, afloró un amargo debate sobre si la marina mercante de los Estados Unidos y particularmente los ferrocarriles debían ser nacionalizados permanentemente. Durante la guerra, los transportistas habían sido tomados y gestionados por una agencia federal. El asunto dividió seriamente a los miembros. Una resolución que apoyaba la nacionalización fue rechazada, pero sólo tras una rencorosa maniobra parlamentaria.

La extendida indiferencia y quizás el tono que prevaleció luego de la amarga reunión en Boston hizo del 1919 un año de crisis para la Asociación. Evidencia de eso surgió durante la convención en Galveston al año siguiente, en la cual hubo tan solo 29 personas registradas, incluyendo al sacerdote quien dio la invocación. Temiendo que la Asociación enfrentaba su extinción, los líderes idearon un plan de acción para restablecer su salud. Esto concluyó con la decisión de publicar un boletín informativo mensual, con el secretario de AAPA, Michael P. Fennell, Jr., de Montreal como editor.

La primera edición del Boletín Mensual, fechada enero de 1920, fue dedicada a los acontecimientos de la Convención de Galveston. Ediciones subsiguientes venían repletas de noticias sobre AAPA, análisis de asuntos técnicos e informes sobre desarrollos portuarios en todo el mundo. La edición de mayo de 1920, por ejemplo, contenía artículos sobre dragado en las costas del Golfo y del Atlántico Sur, la unificación de puertos y el uso de camiones motorizados en las operaciones de terminales marinos. También incluía una lista de las presentaciones a ser dadas durante la siguiente convención en Chicago y noticias sobre la ampliación y profundización del Canal de Navegación de Houston; el nuevo Muelle Estatal en Portland, Maine; y un posible préstamo por $50 millones para desarrollos portuarios en Baltimore.

El Boletín demostró ser un éxito casi instantáneo. Los lectores y la publicidad crecieron a un ritmo gratificante. Durante la siguiente primavera, comenzando con la edición de marzo de 1921, se le dio el nuevo nombre de “World Ports” (Puertos del Mundo).

Mientras tanto, el Sr. Fennell viajó ampliamente a nombre de la AAPA. Sus viajes y la popularidad de la revista parecieron haber surtido el efecto deseado. La membresía aumentó un 90 por ciento en 1920 y la convención en Chicago ese año atrajo a 136 participantes, o sea más de cuatro veces el número que asistió a la convención de 1919.

La Asociación floreció a lo largo del resto de la década bajo una sucesión de talentosos presidentes, incluyendo al Sr. Fennell, quien sirvió en 1923/24. Otros fueron Benjamin Thomson de Tampa, John H. Walsh de Nueva Orleans, George B. Hegardt de Oakland, el General de Brigada T.L. Tremblay de Quebec, el General Mayor W.L. Sibert de Mobile y J. Spencer Smith, presidente de la Junta de Comercio y Navegación del Estado de Nueva Jersey. El Sr. Smith, presidente de AAPA de 1925-27, estuvo entre quienes asistieron a la reunión de Nueva York en 1912 y también fue el primer historiador oficial de la Asociación.

En esa misma época también, otra persona inició una larga y distinguida carrera al servicio de AAPA. Tiley S. McChesney, sub-gerente general del Puerto de Nueva New Orleans y activo participante en los asuntos de AAPA desde la Convención de Nueva Orleans en 1913, sucedió en 1922 al Sr. Fennel como secretario de AAPA, puesto que ocuparía hasta su fallecimiento en 1949. En 1936, asumió adicionalmente los deberes de tesorero de AAPA.

El Sr. McChesney se encargó de los asuntos de AAPA desde su hogar en Nueva Orleans. Allí, gestionada los libros, escribía amplia correspondencia y supervisaba la gestión de World Ports. Por sus servicios, al Sr. McChesney se le pagaban sus gastos y un salario pequeño. Así, el Sr. McChesney se convirtió en el primer miembro del personal de AAPA y su hogar en las primeras oficinas centrales. Brindó a la Asociación un sentido de continuidad, un vínculo con sus fundadores. Presidentes vinieron y se fueron, pero McChesney permaneció.

Convenciones con buena asistencia siguieron en Chicago, Seattle, Toronto, Nueva Orleans, Los Ángeles, Norfolk, St. Louis, Houston, Quebec y New York. Esta fue la era de la Prohibición o Ley Seca, lo cual explica la particular popularidad de las convenciones canadienses y de las delegaciones canadienses en la época. Durante la convención Houston-Galveston de 1928, nuestros amigos canadienses llegaron portando lo que la historia oficial de AAPA describe como "termos tamaño elefante". En los momentos oportunos, la suite de hotel de la delegación canadiense estaba repleta de entusiastas convencionistas. Desafortunadamente, en algún punto entre el “lobby” y la suite, alguien sin sentido del humor descubrió el contenido del equipaje y cuando se llegó la hora de rellenar los vasos, no había nada más que agua para verter sobre el hielo. ¡Estas son las decepciones de la vida!

Las señales de energía eran evidentes en una tesorería bien nutrida y un creciente aumento en membresía. Evidentemente, la membresía corporativa no estaba estrictamente limitada a puertos del Hemisferio Occidental. Entre aquellos que ingresaron a la Asociación en 1925, por ejemplo, además de los puertos de Albany, Coos Bay, Oswego y San Juan, estaban el Puerto de Manila, y la Dirección de Transporte Marítimo de la Unión Soviética. Durante un tiempo, también el Fideicomiso Portuario de Bombay y varios puertos británicos y europeos también fueron miembros de AAPA.

El trabajo de comités, que había decaído a inicios de la década, rebotó. Nueve comités permanentes fueron establecidos en 1920; se agregaron más en años subsiguientes; y para 1930, ya eran 16 incluyendo, por ejemplo, los comités de Defensa Nacional, Prevención de Incendios, Investigación Portuaria, Contaminación por Hidrocarburos, Tarifas de Terminales y Prácticas Portuarias Uniformes, Zonas Francas y Tenencia Pública de Instalaciones Riel-Agua en Terminales.

Las convenciones de AAPA recibían informes regulares sobre evoluciones legislativas que afectaban a puertos en Estados Unidos y Canadá, pero no había una oficina en Washington y pareciera que se hizo poco o ningún cabildeo.

Ejemplos de algunas de las preocupaciones de AAPA en aquel entonces, con base en un muestreo de documentos entregados en convenciones o publicados en World Ports, fueron el peligro de incendios debido a aguas contaminadas con hidrocarburos, la coordinación de instalaciones en tierra y agua; operaciones de rescate de buques y carga, la ciencia de la planificación portuaria, la

importancia de puertos comerciales para la Armada estadounidense y el desarrollo de áreas recreativas frente al agua.

Durante el período, AAPA produjo una serie de documentos importantes. Un directorio anual de puertos de Norte América fue incorporado a World Ports. Además, AAPA publicó un glosario de terminología portuaria, un censo de prácticas financieras portuarias y una bibliografía completa de libros y artículos que trataban sobre puertos y asuntos relacionados.

Los años treinta fueron momentos difíciles tanto para el país como para sus puertos. La depresión severamente cercenó el tráfico portuario, hacienda más difícil que las autoridades portuarias continuaran su membresía en la Asociación.

No obstante, AAPA se mantuvo firme. En 1930, la Asociación fue constituida en Delaware, dándole así una estructura legal permanente. Las convenciones en la década de los treinta fueron en Milwaukee, Philadelphia, Los Ángeles, Toronto, Nueva York, Houston-Galveston, San Francisco, Wilmington (Delaware), St. John-Halifax y nuevamente Milwaukee. Durante esos años, la Asociación cabildeó con éxito para que se promulgaran leyes que permitieran la creación de zonas francas, trabajó por asegurar cierto grado de uniformidad en prácticas y tarifas portuarias, produjo un Canon de Ética para gobernar a las entidades de puertos públicos, cooperó con la Asociación Nacional de Protección contra Incendios para desarrollar un código aceptable para puertos y logró, con la ayuda de un poco de presión por parte del Congreso, persuadir a la Comisión Interestatal de Comercio para que aplicara una regulación más eficaz a los transportistas que movilizaban productos peligrosos en las vías fluviales estadounidense.

Al concluir la década, nuevamente brotó la guerra en Europa. Durante el siguiente par de años, la movilización de la economía nacional y la preparación para la defensa nacional se convirtieron en consideraciones primordiales. Luego de la entrada de los Estados Unidos al conflicto, las principales instalaciones portuarias fueron tomadas y operadas por el Departamento de Guerra. El transporte marítimo fue sometido al control naval. El comercio costero, que había sido de gran importancia para el negocio portuario antes de la guerra, fue virtualmente aniquilado por submarinos alemanes.

El racionamiento y las restricciones de viaje durante la guerra comprimieron significativamente las actividades de AAPA. World Ports, que ya para entonces era publicado bajo contrato por Traffic World Corporation, virtualmente suspendió sus operaciones: se publicó solamente una edición anual en 1942, 1943 y 1944. Publicaciones mensuales completas no se reanudaron sino hasta finales de 1945.

Al acabar la guerra, la energía de la Asociación y del país se volcó hacia la recuperación en tiempos de paz. Las inquietudes más inmediatas fueron devolver a las autoridades portuarias y al sector privado para el comercio las instalaciones que habían sido tomadas, la expansión del comercio internacional y, de particular importancia la industria portuaria misma, el debate sobre la tenencia federal de las tierras intermareales.

El año de 1947 marcó un punto de inflexión en la historia de la AAPA. Ese año, Traffic World Corporation decidió trasladar las oficinas editoriales de World Ports de Chicago a Washington. A cargo de las operaciones en Washington estaba un brillante joven editor, Paul A. Amundsen, quien, además de sus actividades periodísticas, también estableció una oficina informal de AAPA con la bendición del entonces presidente de AAPA, E.O. Jewell de Nueva Orleans. Ese diciembre, los líderes decidieron formalizar un poco más su presencia en Washington, nombrando a Amundsen en el puesto asalariado de Asistente Especial del Presidente, a la vez que continuaba con sus responsabilidades editoriales con la revista. Durante la Convención de Milwaukee en 1949, que ocurrió luego del fallecimiento de Tiley McChesney, Amundsen fue nombrado Secretario/Tesorero de AAPA. Varios años después, el puesto fue cambiado a Director Ejecutivo.

AAPA ahora tenía presencia a tiempo completo en Washington. Las reuniones regulares de primavera del comité ejecutivo fueron ampliadas para abarcar asuntos más formales incluyendo lo que desde entonces se ha convertido en el "Almuerzo de Personalidades de Washington" de la Asociación. Otras tradiciones de AAPA, entre muchas, que pueden rastrearse hasta la era de Amundsen son el Advisory, Puertos Amigos, el Censo de Salarios, los Seminarios de Gestión Portuaria y un abanico de libros sobre desarrollo portuario, ingeniería portuaria, mantenimiento portuario, la historia de la Asociación, desarrollo portuario internacional, gestión portuaria y planificación portuaria. Más importante, Paul Amundsen puso a la AAPA en el directorio de Washington, DC de manera permanente.

El Sr. Amundsen se jubiló en 1974, para ser reemplazado como director ejecutivo por Richard J. Schultz, un ejecutivo portuario de carrera, quien más recientemente había sido director portuario del puerto de Brownsville. Luego de la salida del Sr. Schultz, la oficina fue encabezada por J. Ron Brinson, quien vino a Washington luego de una distinguida carrera en periodismo y como ejecutivo con la Autoridad de Puertos del Estado de Carolina del Sur.

Bajo el liderazgo del Sr. Brinson, AAPA dio un salto cuántico. Se estableció un programa de tiempo completo de relaciones gubernamentales. La era se caracterizó por frecuentes apariciones en audiencias del Congreso, contacto constante con agencias federales clave y, en general, una ampliada presencia en Washington. La investigación y los servicios a miembros crecieron de manera importante. La Conferencia de Primavera anual tomó la forma de una mini-Convención. Una lista completa de seminarios se convirtió en parte regular del calendario anual de actividades de AAPA. En agosto de 1984, AAPA reubicó sus oficinas centrales a Alexandria, Virginia.

Durante los años de Brinson, también hubo grandes cambios en la organización. Anteriormente, el cuadro de altos oficiales electos incluía presidente, presidente electo y vicepresidente. En 1980, los títulos fueron cambiados a Presidente de la Junta, Presidente electo de la Junta y Vicepresidente de la Junta, respectivamente, y el título de Presidente fue dado al oficial ejecutivo en jefe de la Asociación.

Le seguirían cambios incluso más sustanciales. Al inicio, la junta directiva estaba conformada por delegaciones regionales que representaban a los miembros corporativos de Estados Unidos, Canadá, Latino América/Caribe de la Asociación. Las delegaciones regionales proponían a sus propios representantes ante la Junta Directiva, pero hasta mediados de los años ochenta no tenían sus propios funcionarios. En vez, los miembros Corporativos votaban colectivamente en las convenciones anuales para elegir a la junta directiva y un vicepresidente (Vicepresidente de la Junta luego de 1980) quien automáticamente ascendía a los puestos de presidente electo (Presidente electo de la Junta) y presidente (Presidente de la Junta).

En la Convención de Portland en 1985, los estatutos fueron enmendados para permitir una participación más amplia en la gobernabilidad de la asociación por parte de cada una de las delegaciones. Esto se realizó disponiendo que cada una de las entonces tres delegaciones – Estados Unidos, Canadá y América Latina/Caribe – seleccionaría a su propia lista de funcionarios – un presidente de junta, presidente electo de junta y vicepresidente de junta.

De los presidentes electos de junta de las tres delegaciones, la junta directiva, votando en la Conferencia de Primavera, elegiría a un presidente de la junta para que sirviera durante el siguiente año de actividades. El objetivo, entre otros, era crear mayores oportunidades para que los miembros corporativos de todas las tres delegaciones participaran más directamente en la gobernabilidad de la asociación y a la vez se centraran en asuntos de importancia regional.

El nuevo sistema fue implantado a cabalidad en 1987-88, durante la titularidad del sucesor del Sr. Brinson, Erik Stromberg. En la Convención de Cleveland en 1991, se decidió crear delegaciones separadas para los miembros corporativos latinoamericanos y caribeños. Desde

entonces, el puesto de Presidente de la Junta ha sido ocupado, sucesivamente, por directores portuarios de Canadá, Chile, los Estados Unidos y el Caribe.

La década del liderazgo del Sr. Stromberg también fue testigo de la expansión del papel de defensoría de la Asociación a nivel nacional e internacional (con especial énfasis en asuntos ambientales y de dragado), el lanzamiento de un programa nacional de sensibilización pública, un programa más diverso de seminarios (incluyendo su anual Conferencia de Capacitación en Terminales Marinos, con una duración de una semana), un vigoroso nuevo despertar de su esfuerzo de extensión de "Puertos Amigos" hacia los puertos de América Latina y el Caribe y un programa de certificación de Gerente Portuario Profesional (PPM^{TM}).

El Sr. Stromberg fue reemplazado en septiembre de 1995 por Kurt Nagle, Vicepresidente Mayor de AAPA y miembro del personal desde 1985.

AAPA ha recorrido un largo camino en estos 85 años, al igual que la industria de puertos públicos. Las instalaciones portuarias de propiedad pública, una quimera en época de Calvin Tompkins, son un hecho aceptado. Y a pesar de las dudas de aquellos como el Alcalde Gaynor, hemos sido exitosos en establecer una organización permanente. Nuestros fundadores y sus sucesores han dejado un gran legado. Está en nuestras manos y en las de aquellos que vengan después mantener la llama viva.

Autor: Rexford B. Sherman, Ph.D, Director de Investigación en Alexandria, Virginia.